



EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
28.05.1997 Patentblatt 1997/22

(51) Int Cl.⁶ B60C 11/03, B60C 11/04,
B60C 11/12

(21) Anmeldenummer: 96890174.4

(22) Anmeldetag: 22.11.1996

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT CH DE FI FR IT LI SE

(72) Erfinder: Pözlbauer, Thomas
7000 Eisenstadt (AT)

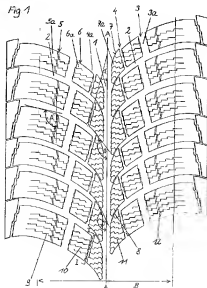
(30) Priorität: 24.11.1995 AT 1925/95

(74) Vertreter: Vinezzer, Edith, Dipl.-Ing. et al
Schönburgstrasse 11/7
1040 Wien (AT)

(71) Anmelder: Sempert Reifen Aktiengesellschaft
A-2514 Traiskirchen (AT)

(54) Fahrzeugluftreifen

(57) Fahrzeugluftreifen, insbesondere Winterreifen, mit einem Laufstreifenprofil, welches zumindest eine zentrale Umfangsnut und weitere Umfangsnuten und Quernuten besitzt, wobei in jeder Laufstreifenhälfte eine der zentralen Umfangsnut benachbarte Blockreihe, eine weitere Blockreihe und eine Schulterblockreihe angeordnet sind. Die Blöcke in den einzelnen Blockreihen sind jeweils mit einer Vielzahl von Lamellenfingereinschnitten versehen. Durch den Verlauf der Quernuten in den beiden Laufstreifenhälften ist das Laufstreifenprofil gefleht und lauffrichtungsgebunden gestaltet. Die Umfangsnuten (3, 4) setzen sich aus Umfangsnutteilen (3a, 4a) zusammen, die jeweils unter einem spitzen Winkel α von 5 bis 25°, insbesondere von 10 bis 20°, zur Umlangsrichtung geneigt verlaufen. Die Umfangsnutteile (3a, 4a) in der einen Laufstreifenhälfte sind gegenüber in der anderen Laufstreifenhälfte gegenseitig geneigt. Die Umfangsnutteile (4a) zwischen den Blöcken (6a, 7a) der mittleren Blockreihen (6, 7) sind schmaler ausgeführt als die Umfangsnutteile (3a) zwischen den Schulterblockreihen (5) und den diesen benachbarten mittleren Blockreihen (6), besitzen über ihren Verlauf zumindest im wesentlichen konstante Breite und haben über einen Teil ihrer Erstreckung eine geringere Tiefe als die volle Dessintiefe.



Beschreibung

Die vorliegende Erfindung betrifft einen Fahrzeuglaufstreifen, insbesondere für den Einsatz unter winterlichen Fahrbedingungen, mit einem Laufstreifenprofil, welches zumindest eine breite, zentrale, in Umfangsrichtung umlaufende Umfangsnut und weitere Umfangsnuten und Quernuten besitzt, wobei in jeder Laufstreifenhälfte eine der zentralen Umfangsnut benachbarte mittlere Blockreihe, eine weitere mittlere Blockreihe und eine Schulterblockreihe angeordnet sind, deren Blöcke jeweils mit einer Vielzahl von Lamellenfinschnitten versehen sind, wobei durch den Verlauf der Quernuten in den beiden Laufstreifenhälften das Laufstreifenprofil gepfeilt und lauftrichtungsgebunden gestaltet ist.

Für den Einsatz unter winterlichen Fahrbedingungen vorgesehene Fahrzeuglaufstreifen mit lauftrichtungsgebundenen Laufstreifenprofilen sind in unterschiedlichen Ausführungsvarianten bekannt. So ist beispielsweise ein Reifen bekannt, bei dem sämtliche Umfangsnuten als im wesentlichen in Umfangsrichtung verlaufende Nuten ausgebildet sind. Sowohl die Blöcke der zentralen Umfangsnut benachbarten Blockreihen als auch die in Querrichtung jeweils benachbarten Blöcke der beiden mittleren Blockreihen sind dabei durch eine Kombination aus einem breiten und einem schmalen Nutabschnitt voneinander getrennt, wobei die schmalen Nutabschnitte jeweils eine geringere Tiefe besitzen als die breiten Nutabschnitte. Dieser bekannte Reifen ist Gegenstand der europäischen Patentanmeldung Nr. 0 729 854.

Die Erfindung hat sich nun die Aufgabe gestellt, diesen bekannten Reifen bezüglich des Aquaplaningverhaltens und des Schneegriffes noch zu verbessern, wobei andere Profileigenschaften, wie beispielsweise das Brems- und Traktionsverhalten auf Schnee und Eis, sowie das Fahrverhalten, insbesondere das Ansprechverhalten auf Lenkkräfte, zumindest gleich gut erhalten bleiben sollen.

Gelöst wird die gestellte Aufgabe erfindungsgemäß dadurch, daß sich die Umfangsnuten aus Umfangsnutteilen zusammensetzen, die jeweils unter einem spitzen Winkel von 5 bis 25°, insbesondere von 10 bis 20°, zur Umfangsrichtung geneigt verlaufen, wobei die Umfangsnutteile in der einen Laufstreifenhälfte gegenüber jenen in der anderen Laufstreifenhälfte gegenseitig geneigt sind, gegenüber jenen in der anderen Laufstreifenhälfte gegenseitig geneigt sind, und wobei die Umfangsnutteile zwischen den Blöcken der mittleren Blockreihen schmäler ausgeführt sind als die Umfangsnutteile zwischen den Schulterblockreihen und den diesen benachbarten mittleren Blockreihen, und über ihren Verlauf zumindest im wesentlichen konstante Breite besitzen sowie über einen Teil ihrer Erstreckung eine geringere Tiefe aufweisen als die volle Dessintiefe.

Die Schrägstellung der Umfangsnuten bzw. Umfangsnutteile bewirkt gegenüber in Umfangsrichtung

verlaufenden Umfangsnuten eine deutliche Verbesserung im Schneegriff. Die bereichsweise geringere Tiefe der Umfangsnutteile, die die beiden mittleren Blockreihen voneinander trennen, erhöht im Profilmittelbereich die Profilesteifigkeit, was eine sehr gutes Fahrverhalten, insbesondere ein direktes Ansprechen auf Lenkkräfte gewährleistet. Gleichzeitig wird das Aquaplaningverhalten durch die konstante Breite der Umfangsnuten sehr günstig beeinflusst, da Verwirbelungen weniger auftreten als bei Ausführungsformen, wo die Breite von Umfangsnuten variiert wird.

Gemäß einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung setzen sich die die Blöcke der beiden mittleren Blockreihen voneinander trennenden Umfangsnutteile aus drei Abschnitten zusammen, die vorzugsweise jeweils über ein Drittel der Länge der Umfangsnutteile verlaufen, wobei die den Quernuten benachbarten ersten und dritten Abschnitte eine geringere Tiefe besitzen als der mittlere Abschnitt. Es hat sich für das Fahrverhalten als günstiger herausgestellt, wenn, wie es durch diese Ausgestaltung der Fall ist, die Stabilität an den äußeren Randbereichen der Blöcke erhöht wird.

Um Profilstabilität und Wasserablenkvermögen dieser Umfangsnutteile aufeinander abzustimmen ist es von Vorteil, wenn diese Umfangsnutteile in ihren sechsten Abschnitten eine Tiefe von 25 bis 60 %, insbesondere ca. 50 %, der Dessintiefe besitzen.

Auf die Profilstabilität im Laufstreifenmitttelbereich wirkt es sich ferner günstig aus, wenn die Blöcke der zentralen Umfangsnut benachbarten Blockreihen voneinander durch Einschnitte, die eine Breite von 0,5 bis 1 mm und zumindest über einen Teil ihrer Länge eine geringere Tiefe als die Dessintiefe besitzen, getrennt sind. Auch bei diesen Einschnitten ist es von Vorteil, wenn die Tiefe der Einschnitte zwischen 30 und 70 %, insbesondere etwa 50 %, der Dessintiefe mit der Aquatorlinie A-A einschließen. Durch den Verlauf der Quernuten 2 entsteht ein im allgemeinen als gepfeilt bezeichnetes Profil. Der Reifen wird derart am Fahrzeug montiert, daß beim Abrollen die laufstreifeninnenseitig gelegenen Endbereiche der Quernuten 2 zuerst in die Kontaktfläche mit dem Untergrund eintreten.

Durch weitere Umfangsnuten 3, 4 erhält das Laufstreifenprofil eine Blockstruktur, wobei in jeder Laufstreifenhälfte jeweils eine Schulterblockreihe 5 und je zwei Mittelblockreihen 6, 7 gebildet werden.

Jede Umfangsnut 3, 4 setzt sich aus Umfangsnutteilen 3a, 4a zusammen, die die in Profillängsrichtung benachbarten Blöcke 5a, 6a, 7a der Blockreihen 5, 6, 7 voneinander trennen, wobei sowohl die Umfangsnutteile 3a als auch die Umfangsnutteile 4a gegenüber der Aquatorlinie A-A unter einem spitzen Winkel α , welcher im dargestellten Ausführungsbeispiel 15° beträgt, verlaufen. Die Umfangsnutteile 3a, 4a in der einen Laufstreifenhälfte sind zu jenen in der anderen Laufstreifenhälfte angeordneten gegenseitig geneigt. Diese Schrägstellung der Umfangsnutteile 3a, 4a zeigt positive Auswirkungen im Schneegriff. Der Winkel α kann da-

bei in einem Bereich von 5 bis 25°, insbesondere 10 bis 20°, gewählt werden. Durch die lauffrichtungsgebundene, gepfeilte Profilgestaltung liegen die Winkel α , β , β' in den beiden Laufstreifenhälften bezüglich der Umfangsrichtung (Aquatrolinie A-A) spiegelbildlich vor. Durch die geschliffene und dargestellte Neigung der Umfangsnutteile 3a, 4a sind diese für in Umfangsrichtung benachbarte Blöcke 6a, 6a, 7a betrachtet in Rollengerichtung derart gegenüber versetzt, daß keine fluchtende Anordnung der einzelnen in Umfangsrichtung benachbarten Umfangsnutteile 3a, 4a vorliegt. Die Umfangsnuten 3 sind ebenso wie die zentrale Umfangsnut 1 als breite Nuten gestaltet, deren Breite zwischen 6 und 9 mm, insbesondere ca. 8 mm, beträgt. Die Umfangsnuten 4 sind schmaler ausgestaltet als die Umfangsnuten 3, mit einer Mindestbreite von 2 mm und einer maximalen Breite von 5 mm. Die Blöcke 7a der der zentralen Umfangsnut 1 benachbarten Blockreihen 7 sind voneinander durch Einschnitte 8 getrennt. Die Einschnitte 8 besitzen eine Breite von 0,5 bis 1 mm, im dargestellten Ausführungsbeispiel von 0,8 mm. Ihre Tiefe entspricht nicht der vollen Dessintiefe, sondern zwischen 30 und 70 %, insbesondere etwa 50 % der Profiltiefe, die bei PKW-Reifen im allgemeinen 8 mm beträgt.

Die Einschnitte 8 verlaufen in Verlängerung der Quernuten 2, und zwar derart, daß sich jene Blockkanten der Blöcke 6a, 7a der beiden mittleren Blockreihen 6, 7, die die in die Kontaktfläche mit dem Untergrund beim Abrollen des Reifens zuerst einlaufenden Kanten sind, als eine der die Einschnitte 8 begrenzenden Blockkante fortsetzen. Auch der bogenförmig gekrümmte Verlauf der Quernuten 2 wird durch die Einschnitte 8 fortgeführt, sodaß diese an ihren Einmündungsbereichen in die zentrale Umfangsnut 1 einen Winkel β' , der größer als der Winkel β ist, mit der Aquatrolinie A-A einschließen. Durch die mit geringerer Tiefe ausgebildeten Einschnitte 8 werden die einzelnen Blöcke 7a in den der zentralen Umfangsnut 1 benachbarten Blockreihen 7 aneinander gekoppelt.

Wie aus Fig. 1a ersichtlich ist, sind die Umfangsnutteile 4a besonders ausgestaltet. Jeder Umfangsnutteil 4a setzt sich aus 3 Abschnitten 14a, 14b, 14c zusammen, die jeweils etwa über 1/3 der Länge des Umfangsnutteil 4 verlaufen. Im ersten und im dritten Abschnitt 14a, 14c besitzen die Umfangsnutteile 4a eine verringerte Tiefe, im mittleren Abschnitt 14b sind sie bevorzugt auf volle Dessintiefe gestuft. Die Bereiche mit der verringerten Tiefe haben hierbei eine Tiefe zwischen 30 und 70 % der Dessintiefe, insbesondere etwa 50 %. Diese Ausgestaltung der Umfangsnutteile 4a bewirkt somit eine gewisse Ankopplung der in Querrichtung benachbarten Blöcke 6a, 7a der beiden mittleren Blockreihen 6, 7. Insgesamt wird hier eine Ausgestaltung getroffen, bei der im Mittelbereich des Laufstreifens einerseits die Stabilität des Laufstreifenprofils erhöht wird, was sich auf das Fahrverhalten sehr gut auswirkt, da damit ein direktes Ansprechen auf Lenkkräfte gewährleistet ist.

Gleichzeitig wird durch die erfindungsgemäße Ausgestaltung der Umfangsnuten 4 das Aqueplanungsverhalten des Reifens verbessert, da durch die geschliffene Ausgestaltung weniger Verwirbelungen im Wasserablauf auftreten.

Sowohl die die Umfangsnuten 3, 4 begrenzenden Blockkanten als auch die die zentrale Umfangsnut 1 begrenzenden Blockkanten sind sägezahnartig zick-zack ausgebildet, was einerseits das Bremsverhalten auf winterlichen Fahrbahnen, insbesondere auf Schnee oder Eis, als auch Naß- und Schneegriff günstig beeinflusst.

Zusätzlich sind sämtliche Blöcke, was bei Winterreifen üblich ist, mit einer Vielzahl von Feineinschnitten 9, 10, 11 versehen, die in jedem Block zumindest im wesentlichen parallel zueinander verlaufen und zick-zackförmig gestaltet beträgt. Nach einer weiteren bevorzugten Ausgestaltung der Erfindung sind die von Umfangsnuten begrenzten Blockkanten sägezahnartig gezackt ausgebildet. Diese Ausgestaltung begünstigt das Bremsverhalten auf winterlichen Fahrbahnen, insbesondere auf Schnee oder Eis, und auch Naß- und Schneegriff. Ein gleichmäßiger Abrieb des Laufstreifenprofils wird dadurch begünstigt, wenn die Lamellenfeineinschnitte in den Blöcken derart verlaufen, daß sie an den einspringenden Ecken der sägezahnartig ausgestalteten Blockkanten in die Umfangsnuten münden.

Auch auf das Seitenführungsverhalten des Reifens wirkt es sich vorteilhaft aus, wenn die Lamellenfeineinschnitte in den Blöcken der der zentralen Umfangsnut benachbarten Blockreihen eine Erstreckungsrichtung besitzen, die zumindest im wesentlichen der Profilausrichtung entspricht, bzw. unter einem kleinen Winkel von bis zu 10° von dieser abweicht.

Für das Griffverhalten des Reifens ist es ferner von Vorteil, wenn sämtliche Feineinschnitte eine Zick-zack- oder Wellenform besitzen.

Weitere Merkmale, Vorteile und Einzelheiten der Erfindung werden nun anhand der Zeichnung, die ein Ausführungsbeispiel darstellt, näher beschrieben. Dabei zeigt Fig. 1 eine Draufsicht auf eine Teilabwicklung eines gemäß der Erfindung gestalteten Laufstreifenprofils und Fig. 1a einen Schnitt entlang der Linie I-I der Fig. 1.

Das dargestellte Laufstreifenprofil ist für einen PKW-Winterreifen vorgesehen. In der nachfolgenden Beschreibung wird das Profil über seine Breite B, welche der Breite der Bodenaufstandsfläche des Reifens gemäß E.T.R.T.O.-Standards entspricht, betrachtet.

Bei dem dargestellten Laufstreifenprofil handelt es sich um ein lauffrichtungsgebundenes gestaltetes Profil. Das Laufstreifenprofil besitzt eine entlang der Aquatrolinie A-A verlaufende, in Umfangsrichtung im wesentlichen gerade umlaufende, zentrale Umfangsnut 1 und breite Quernuten 2, die jeweils vom Mittelbereich des Laufstreifens leicht bogenförmig gekrümmt zu den Laufstreifenrändern und über diese hinaus verlaufen. Der Winkel β , den Tangenten an die Quernuten 2 an den

laufstreifeninnenseitigen Enden mit der Äquatorlinie A-A einschließen ist größer als der Winkel β , den Tangenten am Laufstreifen sind. In den Schulterblockreihen 5 besitzen die Feineinschnitte 8 insgesamt einen Verlauf, der parallel oder im wesentlichen parallel zu den die Quernuten 2 begrenzenden Blockkanten erfolgt, die Feineinschnitte 10 in den in Querrichtung benachbarten Blöcken 6a der einen mittleren Blockreihe 6 besitzen einen Verlauf, der im wesentlichen dem Verlauf der Feineinschnitte 8 in den Schulterblöcken 5a entspricht, so daß hier keine parallele Anordnung des Verlaufes der Feineinschnitte zu den Blockkanten vorliegt. Die Feineinschnitte 11 in den Blöcken 7a der der zentralen Umfangsnut 1 benachbarten Blockreihen 7 sind in Reifenquerrichtung verlaufend orientiert, beziehungsweise besitzen einen Verlauf, bei dem ihre Erstreckungsrichtung unter einem relativ kleinen spitzen Winkel von α \pm 10° von der Reifenquerrichtung abweicht. Insgesamt ist bei diesem Laufstreifenprofil eine Feineinschnittanordnung getroffen, die sich auf das Seitenführungsverhalten des Reifens günstig auswirkt.

Wie dargestellt, können ferner noch zumindest in den Blöcken 5a der Schulterblockreihen 5 Entlüftungsnuten 12 zwischen benachbarten Feineinschnitten 8 angeordnet werden. Anstelle der dargestellten Zick-zack-Form können die Feineinschnitte auch Wellenform besitzen oder zumindest bereichsweise einen geraden Verlauf. Sämtliche Feineinschnitte haben eine Breite von 0,3 bis 0,7 mm, insbesondere von 0,4 mm, und können auch mit sich ändernder Tiefe gestaltet werden. Abweichend von der dargestellten Ausführungsform können die Einschnitte zwischen den Blöcken der der zentralen Umfangsnut benachbarten Blockreihen kürzer gestaltet werden und die Quernuten auch zwischen diese Blöcke hineinverlaufen.

Patentansprüche

1. Fahrzeugluftreifen, insbesondere für den Einsatz unter harten Fahrbedingungen, mit einem Laufstreifenprofil, welches zumindest eine breite, zentrale, in Umfangsrichtung umlaufende Umfangsnut und weitere Umfangsnuten und Quernuten besitzt, wobei in jeder Laufstreifenhälfte eine der zentralen Umfangsnut benachbarte mittlere Blockreihe, eine weitere mittlere Blockreihe und eine Schulterblockreihe angeordnet sind, deren Blöcke jeweils mit einer Vielzahl von Lamellenfeineinschnitten versehen sind, wobei den Verlauf der Quernuten in den beiden Laufstreifenhälften das Laufstreifenprofil geteilt und lauffrichtungsgebunden gestaltet ist, dadurch gekennzeichnet, daß sich die Umfangsnuten (3, 4) aus Umfangsnutteilen (3a, 4a) zusammensetzen, die jeweils unter einem spitzen Winkel (α) von 5 bis 25°, insbesondere von 10 bis 20°, zur Umfangsrichtung geneigt verlaufen, wobei die Umfangsnutteile (3a, 4a) in der einen

Laufstreifenhälfte gegenüber jenen in der anderen Laufstreifenhälfte gegenseitig geneigt sind, und wobei die Umfangsnutteile (4a) zwischen den Blöcken (6a, 7a) der mittleren Blockreihen (6, 7) schmaler ausgeführt sind als die Umfangsnutteile (3a) zwischen den Schulterblockreihen (5) und den diesen benachbarten mittleren Blockreihen (6), und über ihren Verlauf zumindest im wesentlichen konstante Breite besitzen sowie über einen Teil ihrer Erstreckung eine geringere Tiefe aufweisen als die volle Desintiefe.

2. Fahrzeugluftreifen nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß sich die Blöcke (6a, 7a) der beiden mittleren Blockreihen (6, 7) voneinander trennenden Umfangsnutteile (4a) aus drei Abschnitten (14a, 14b, 14c) zusammensetzen, die vorzugsweise jeweils über ein Drittel der Länge der Umfangsnutteile (4a) verlaufen, wobei die den Quernuten (2) benachbarten ersten und dritten Abschnitte (14a, 14c) eine geringere Tiefe besitzen als der mittlere Abschnitt (14b).
3. Fahrzeugluftreifen nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die sechsten Abschnitte (14a, 14c) der Umfangsnutteile (4a) eine Tiefe besitzen, die 30 bis 60 %, insbesondere ca. 50 %, der Desintiefe beträgt.
4. Fahrzeugluftreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Blöcke (7a) in den der zentralen Umfangsnut (1) benachbarten Blockreihen (7) voneinander durch Einschnitte (8), die eine Breite von 0,5 bis 1 mm und zumindest über einen Teil ihrer Länge eine geringere Tiefe als die Desintiefe besitzen, getrennt sind.
5. Fahrzeugluftreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die von Umfangsnuten (1, 3, 4) begrenzenden Blockkanten sägezahnartig ausgebildet sind.
6. Fahrzeugluftreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Lamellenfeineinschnitte (9, 10, 11) in den Blöcken (5a, 6a, 7a) derart verlaufen, daß sie an den einprägenden Ecken der sägezahnartig ausgestalteten Blockkanten in die Umfangsnuten (1, 3, 4) münden.
7. Fahrzeugluftreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Lamellenfeineinschnitte (11) in den Blöcken (7a) der der zentralen Umfangsnut (1) benachbarten Blockreihen (7) eine Erstreckungsrichtung besitzen, die zumindest im wesentlichen der Profilquerrichtung entspricht, bzw. unter einem kleinen Winkel von bis zu 10° von dieser abweicht.

8. Fahrzeugluftreifen nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß sämtliche Feineinschnitte (9, 10, 11) eine Zick-zack- oder Wellenform besitzen.

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

5

Fig. 1

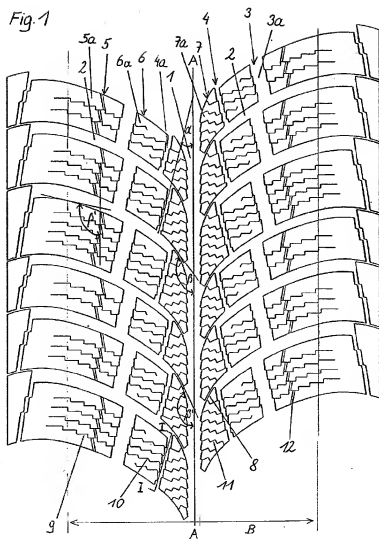
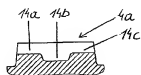


Fig. 1a





Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 89 0174

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.)
A	EP 0 485 883 A (GOODYEAR TIRE & RUBBER) 20. Mai 1992 * Ansprüche; Abbildungen *	1	B60C11/03 B60C11/04 B60C11/12
A	EP 0 689 195 A (SEMPERIT AG) 3. August 1994 * Seite 4, Spalte 5, Zeile 13 - Zeile 53 * * Seite 3, Spalte 4, Zeile 7 - Zeile 27; Ansprüche; Abbildungen *	1	
A	US 5 105 864 A (WATANABE SUSUMU ET AL) 21. April 1992 * Ansprüche; Abbildungen *	1	
A	US 4 962 801 A (TSUDA TORU) 16. Oktober 1990 * Spalte 4, Zeile 13 - Zeile 25; Ansprüche; Abbildungen *	1	
A, P	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 96, no. 001 & JP 08 025917 A (BRIDGESTONE CORP), 30. Januar 1996, * Zusammenfassung *	1	RECHERCHEREN- KACHGEBETE (Int.Cl.) B60C
P, A, D	EP 0 729 854 A (SEMPERIT AG) 4. September 1996 -----	1	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenamt DEN HAAG		Abschließdatum der Recherche 6. März 1997	Fachreferent Baradat, J-L
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : dieses Patentsdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus einem anderen Gründen angeführtes Dokument	
X : von besonderer Bedeutung nicht betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technischer Hintergrund O : schriftliche Offenbarung P : Zeitschriftenliteratur		a : Mitglied der gleichen Patentfamilie, überlappendes Dokument	

EP 0 775 600 A1 (1997)

DERWENT-ACC-NO: 1997-283001

DERWENT-WEEK: 200026

COPYRIGHT 2010 DERWENT INFORMATION LTD

TITLE: Pneumatic tyre tread pattern for winter driving has a central circumferential channel dividing central block rows and further circumferential and lateral channels forming other block rows.

INVENTOR: POELZLBAUER T

PATENT-ASSIGNEE: SEMPERIT REIFEN AG[SEMP]

PRIORITY-DATA: 1995AT-001925 (November 24, 1995)

PATENT-FAMILY:

PUB-NO	PUB-DATE	LANGUAGE
EP 775600 A1	May 28, 1997	DE
NO 9604954 A	May 26, 1997	NO
AT 9501925 A	March 15, 1998	DE
AT 404339 B	September 15, 1998	DE
EP 775600 B1	September 29, 1999	DE
DE 59603221 G	November 4, 1999	DE
NO 307507 B1	April 17, 2000	NO

DESIGNATED-STATES: AT CH DE FI FR IT LI SE AT CH DE FI FR
IT LI SE

APPLICATION-DATA:

PUB-NO	APPL-DESCRIPTOR	APPL-NO	APPL-DATE
EP 775600A1	N/A	1996EP-890174	November 22, 1996
AT 9501925A	N/A	1995AT-001925	November 24, 1995
AT 404339B	N/A	1995AT-001925	November 24, 1995
NO 9604954A	N/A	1996NO-004954	November 21, 1996
NO 307507B1	N/A	1996NO-004954	November 21, 1996
DE 59603221G	N/A	1996DE-503221	November 22, 1996
EP 775600B1	N/A	1996EP-890174	November 22, 1996

INT-CL-CURRENT:

TYPE	IPC DATE
CIPS	B60C11/03 20060101
CIPS	B60C11/04 20060101
CIPS	B60C11/12 20060101

ABSTRACTED-PUB-NO: EP 775600 A1**BASIC-ABSTRACT:**

A pneumatic tyre, especially for winter driving, has a tread profile with a central broad circumferential channel(1) separating central block rows(6,7) in each tread half and other circumferential(3,4) and axially(2) aligned channels forming a further row of blocks and a shoulder block row. All blocks have fine lamellae cuts and the lateral channels form an arrow profile in both tread halves in the direction of rotation. The circumferential channels(3,4) comprise channel parts(3a,4a) at an angle(?) of 5-25?, preferably 10-20? to the circumference(A-A) and running in opposite directions in each tread half. The channel parts(4a) between the blocks

(6a,7a) of the central block rows(6,7) are narrower than the channel parts(3a) between the shoulder block rows(5) and the adjacent central block rows(6,7), have constant breadth and are shallower than the maximum tread depth.

ADVANTAGE - The tyre has better aquaplaning behaviour and grip on snow while retaining good braking and traction characteristics in snow and ice as well as driving behaviour, especially response to steering forces.

CHOSEN-DRAWING: Dwg.1/1

TITLE-TERMS: PNEUMATIC TYRE TREAD PATTERN WINTER DRIVE
CENTRAL CIRCUMFERENCE CHANNEL DIVIDE BLOCK
ROW LATERAL FORMING

DERWENT-CLASS: A95 Q11

CPI-CODES: A12-T01B;

ENHANCED-POLYMER-INDEXING: Polymer Index [1.1] 018 ;
H0124*R;

Polymer Index [1.2] 018 ; ND01;
K9416; Q9999 Q9256*R Q9212;
K9665; B9999 B5367 B5276;

SECONDARY-ACC-NO:

CPI Secondary Accession Numbers: 1997-091116

Non-CPI Secondary Accession Numbers: 1997-234322